

CONCOURS D'ARBITRAGE INTERNATIONAL DE PARIS 2014-2015

LE CAS

Avertissement. Les faits présentés ci-après sont entièrement fictifs. Les candidats se tiendront strictement aux faits présentés dans le cas qui leur est soumis, sans les déformer ni les enrichir.

1. Un bateau océanographique, le Vergniaud, appartenant à l'État de Thalassocratia, a subi un accident sérieux. En octobre 2010, alors que le navire stationnait à son port d'attache pour entretien, un feu a détruit presque toutes les installations, mais la structure du navire est restée intacte. Destiné à recueillir des données de recherche scientifique océanographique, ce navire est équipé d'une sonde d'analyse des fonds marins et constitue un enjeu stratégique pour la Thalassocratia. Deux options sont présentées par un comité d'experts au Ministère thalassocratien de la Science et de l'Innovation (ci-après le « Ministère »), qui est le propriétaire du bateau : acheter un nouveau bateau ou réparer le bateau endommagé. Le Ministère opte pour la réparation et souhaite en profiter pour y incorporer les technologies les plus avancées.
2. Après un appel d'offres, le Ministère décide de confier la totalité des travaux à la société Bigships (ci-après « Bigships »), immatriculée au registre des sociétés de Dubris, la capitale de l'Etat d'Albion et détenue à 60% par ce dernier. Bigships jouit d'une renommée internationale en matière de construction navale, non seulement pour son expertise mais également pour sa discrétion. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Etat de Navapolis lui a confié l'exploitation de son plus important chantier naval civil et militaire.
3. Ainsi, le 5 mars 2011, le Ministère et Bigships signent le Contrat de Rénovation du Vergniaud et de ses équipements (ci-après le « Contrat de Rénovation ») dans lequel il est indiqué que Bigships assumera l'obligation de livrer le navire en parfaite condition de navigation et de fonctionnement, après tous les tests et homologations nécessaires (au chantier, au port et en haute mer). En effet, le Ministère a établi un ambitieux projet scientifique autour du Vergniaud qui devait commencer en 2012. À cause de l'incendie, ce projet a été reporté à 2015. Dans ce contexte, le Gouvernement de Thalassocratia a l'intention de participer avec la totalité de l'équipe scientifique du Vergniaud à une conférence scientifique internationale de premier plan sur la recherche océanographique qui aura lieu à Yukosoro (Marinia) en juillet 2015. Les scientifiques estiment que la date limite pour disposer du navire serait le 15 novembre 2014. Les

parties se sont en conséquence accordées pour une date de livraison au 1^{er} novembre 2014. Il est décidé que la rénovation aura lieu dans le port de Dubris, en Albion.

4. Le Contrat de Rénovation précise que le Ministère laisse la possibilité à Bigships de choisir lui-même les fournisseurs et sous-traitants mais qu'il doit lui soumettre pour approbation le sous-traitant en charge des rénovations les plus sensibles, à savoir le système de propulsion et distribution d'électricité ainsi que le système de sondes des fonds marins.
5. Bigships conclut plusieurs contrats avec différents fournisseurs et sous-traitants. S'agissant des rénovations les plus sensibles, Bigships a choisi la société Grosse Kraft AG (ci-après « Grosse Kraft »), leader mondial dans l'équipement électrique de navires de grandes dimensions, dont le siège social est situé dans l'Etat de Navapolis. Ce choix ayant été approuvé par le Ministère, Bigships et Grosse Kraft concluent le 5 septembre 2011 le contrat de sous-traitance pour la rénovation des systèmes électriques et d'installation des sondes océanographiques du Vergniaud (ci-après le « Contrat de Sous-Traitance » ou « CST »). Il prévoit que les travaux commenceront au plus tard le 1^{er} janvier 2012.
6. Grosse Kraft s'est engagée, selon la modalité « *turn key* », à réaliser la livraison, l'installation et la mise en exploitation de tout le système de propulsion et de distribution électrique du navire. Cela inclut les moteurs, les tableaux de contrôle, les fils et les transformateurs. En outre, Grosse Kraft doit mettre en place un nouveau système (dit de prévisions océanographiques) de sonde des fonds marins utilisant de manière combinée des technologies classiques, satellitaires et géospatiales, notamment pour des informations sismiques et météorologiques. Grosse Kraft avait déjà été choisie pour développer un système similaire sur des navires militaires de l'Etat de Navapolis.
7. Le Contrat de Sous-Traitance prévoit que les moteurs doivent être installés sur le Vergniaud le 30 juin 2012, que l'installation complète du système électrique et de sonde doit être achevée au 30 juin 2014 et que la date limite pour la livraison du navire, une fois tous les tests et homologations effectués, est le 31 août 2014.
8. Bigships s'est engagée à payer un montant de 15 millions d'euros pour les matériaux et de 26,5 millions d'euros pour les travaux, soit 41,5 millions d'euros au total, devant être payés à hauteur de 30% à la signature du contrat, 30% un an après le début des travaux, soit le 1^{er} janvier 2013, 20% à la fin des travaux et 20% une fois tous les tests et homologations complétés, en toute hypothèse avant le 1^{er} septembre 2014. Bigships

s'est également engagée à effectuer, avant le 1^{er} janvier 2013, la livraison de toute l'« ingénierie basique » nécessaire au développement de l'« ingénierie de détail » à réaliser par Grosse Kraft.

9. L'ingénierie basique consiste à mener les études de conceptualisation du système électrique général. Cette ingénierie basique implique, plus précisément, de conceptualiser les procédés de circulation de l'électricité servant à tout le navire, à établir les bilans de matière et de consommation d'énergie nécessaire pour que le système dans son ensemble fonctionne, à définir le matériel adéquat à utiliser ainsi que ses dimensions et à établir les schémas de principe pour que l'installation puisse fonctionner selon les critères retenus. Cela suppose d'émettre les spécifications techniques de l'équipement, et de définir les dispositifs de contrôle et de sécurité qui s'imposent.
10. L'ingénierie de détail implique de mener à bien les études concernant des procédés visant à répondre aux besoins très spécifiques du système électrique qui nécessitent un savoir-faire de pointe en raison de leur complexité. Cela comprend également la commande du matériel pour ces installations, à savoir les systèmes de propulsion et de stockage de l'électricité, ainsi que les plans de circulation des fluides, d'électricité et du génie civil qui doivent être portés à un niveau « bon pour construction ». Il est primordial que Grosse Kraft soit en mesure de maîtriser ses délais et ses coûts. Toute modification prévisible dans la structure de coûts que Grosse Kraft pourrait être amenée à connaître doit être communiquée à Bigships dans les meilleurs délais, selon la clause L du Contrat de Sous-Traitance.
11. Au jour de la signature du CST, Bigships s'est acquittée du paiement de 12 450 000 euros correspondant à la première tranche. Elle a aussitôt commencé à envoyer des plans et autres documents contenant les spécifications des travaux à développer sur le Vergniaud.
12. Le Contrat de Sous-Traitance contient la clause suivante :

« Clause P : Tout différend qui naîtrait de l'interprétation, de l'exécution, de l'inexécution, ou des suites ou conséquences du présent contrat sera soumis à médiation. En cas d'échec de la médiation dans les trois mois de l'acceptation de ses fonctions par le médiateur ou le collège de médiateurs, le litige sera au choix :

 - a. porté devant la juridiction compétente dans le ressort des tribunaux de Dubris ;
 - ou

- b. soumis à l'arbitrage de la Cour Internationale d'Arbitrage de la Chambre de Commerce International, en application de son règlement d'arbitrage en vigueur en 2012. Dans cette hypothèse, la langue de l'arbitrage sera le français et l'arbitrage aura lieu à Paris.

Toute comparution devant un tribunal étatique vaut acceptation de sa compétence».

13. Le début des travaux est considérablement retardé à cause des discussions sur le contenu des plans et de l'information nécessaire au développement de l'ingénierie de détail et, en conséquence, des travaux dont Grosse Kraft a la charge. Cette discussion se poursuivra tout au long de la relation contractuelle. Grosse Kraft reproche en effet à Bigships de ne jamais lui avoir fourni toutes les informations nécessaires et de changer constamment les plans. Bigships a réfuté à plusieurs reprises ces affirmations. Néanmoins, Bigships reconnaît qu'en raison de certaines exigences du Ministère, il a fallu introduire des modifications particulières dans le design du bateau, dues au changement des dimensions du laboratoire principal et à la modification de la localisation sur le navire de l'héliport. Selon Bigships, il s'agit de modifications normales et habituelles pour ce type de travaux.
14. En décembre 2012, les deux gros moteurs de propulsion sont installés dans le bateau et les travaux d'installation du système de basse tension ont commencé.
15. Grosse Kraft demande par courrier en date du 20 janvier 2013 le paiement de la tranche due au 1^{er} janvier 2013 en ajoutant dans la facture une augmentation de 20% pour des coûts additionnels motivés par les changements mentionnés, soit 2 490 000 euros. Dans la lettre, signée par le directeur des travaux, M. John Sebastian Creek, Grosse Kraft écrit que « ce n'est que maintenant, une fois reçue toute la documentation supplémentaire, que nous sommes en mesure d'accomplir la totalité des travaux ».
16. Après des négociations de plusieurs jours, le responsable du CST au sein de Bigships, Mme Claudine Vessels, finit par ordonner le paiement des ajustements, le 1^{er} mars 2013.
17. Peu après, la rénovation du Vergniaud donne lieu à des articles de presse en Thalassocratia. Selon une information parue le 14 mars 2013 sur le site Pieceofmedia.com, habituellement bien informé :

« Madame Vessels, une représentante de Bigships, a récemment été invitée à suivre un cycle de conférences à Carthagène des Indes dans un luxueux complexe hôtelier, dans lequel elle a prolongé son séjour d'une semaine après la fin de la conférence. Plusieurs sources attestent du fait que le voyage a été entrepris aux frais de Grosse Kraft, société contractante en charge de l'installation et de la remise en état du Vergniaud. »

18. Vers la fin de 2013, l'état d'avancement des travaux rend impossible le respect des termes contractuels prévoyant la livraison du Vergniaud avant le 1^{er} septembre 2014. Le blocage des travaux est dû, selon Grosse Kraft, au fait que Bigships retient toujours une quantité d'informations indispensables à la réalisation des travaux en même temps qu'elle continue à modifier l'ingénierie basique déjà fournie, notamment en ce qui concerne la puissance des transformateurs ainsi que le nombre de tableaux et la charge que chacun doit supporter. Bigships considère qu'elle a fourni toutes les informations nécessaires à la bonne mise en œuvre des travaux de rénovation (c'est-à-dire, toute l'ingénierie basique) et que les modifications sont d'une part insignifiantes pour le bon déroulement des travaux, et d'autre part inévitables. Bigships ajoute que Grosse Kraft a reconnu elle-même être en condition d'accomplir la totalité des travaux dans sa lettre du 20 janvier 2013.
19. A la même époque, les relations diplomatiques entre l'Albion, la Navapolis et la Thalassocratia se sont fortement dégradées. En effet, la Thalassocratia a entrepris d'annexer la région de Nettuno, appartenant à l'Etat d'Ouréa dans laquelle vivent beaucoup de ses ressortissants. L'Albion et la Navapolis s'en sont indignées et, après l'échec des négociations diplomatiques avec la Thalassocratia et d'autres puissances régionales, ont dû se résoudre à adopter, respectivement les 15 et 16 février 2014 une loi d'embargo interdisant notamment la vente vers la Thalassocratia de matériel militaire et d'autres matériaux sensibles.
20. Par deux courriers du 14 janvier 2014 et du 2 février 2014, le Ministère s'est plaint auprès de Bigships des retards récurrents et du peu d'implication de Grosse Kraft. Ces plaintes ont été répercutées à Grosse Kraft. Cette dernière, par un courrier du 12 février 2014, s'est déclarée incapable de réaliser la rénovation du Vergniaud tant que Bigships ne compléterait pas les informations partielles qu'elle a fournies depuis le début de l'exécution du contrat.
21. En réaction aux lois d'embargo relatives au matériel militaire dans les Etats d'Albion et de Navapolis, la Thalassocratia adopte le 2 mars 2014 une loi interdisant la fourniture d'électricité et de gaz à ces deux Etats. La conséquence immédiate a été que le prix de

l'énergie en Albion a augmenté drastiquement, car cet Etat s'approvisionnait essentiellement auprès de l'Etat de Thalassocratia. Des spécialistes de l'Université libre d'Albion ont émis des prévisions selon lesquelles cette augmentation allait certainement se poursuivre dans les prochains mois.

22. C'est dans ce contexte que, le 3 mai 2014, Grosse Kraft envoie un courrier à Bigships pour l'avertir qu'en raison d'un changement radical dans les conditions d'exploitation du chantier, suite aux modifications continues de l'information fournie et à l'augmentation du prix de l'énergie en Albion, le coût de la rénovation dépasse bien largement les coûts envisagés à la signature du Contrat de Sous-Traitance, rendant par la même la rénovation du Vergniaud non-rentable financièrement. Grosse Kraft ajoute qu'il ne reprendra pas le chantier tant que la somme de 10 millions d'euros ne lui sera pas versée. En effet, selon le calcul fait par Grosse Kraft, lui sont dus 6 millions d'euros au titre des travaux d'ingénierie de détail supplémentaire, 3 250 000 euros au titre des matériaux additionnels et 750 000 euros pour la variation des prix. Selon Grosse Kraft, la première étape du CST (l'installation des moteurs) a parfaitement été mise en œuvre par ses soins, le retard dans cette installation étant due exclusivement à la faute de Bigships qui l'a reconnue en payant une somme additionnelle. Grosse Kraft ajoute qu'elle aurait aussi pu réaliser la deuxième étape sans les événements mentionnés ci-dessus. Elle conclut son courrier en demandant à Bigships de renégocier le montant des acomptes à verser afin de répercuter l'augmentation des coûts et qu'à défaut d'une réponse de sa part dans les 30 jours, elle se réserve la faculté de résilier unilatéralement le contrat.
23. Par une lettre envoyée le 10 mai 2014, Bigships réfute les termes de la lettre de Grosse Kraft. Selon Bigships le montant demandé est tout à fait injustifiable et ne peut que refléter la décision de Grosse Kraft soit de ne pas continuer les travaux, soit de soumettre Bigships à un chantage aussi insupportable qu'inadmissible. Pour Bigships tant la somme ronde demandée que l'absence de détails précisant ses calculs écarte toute crédibilité à la demande de Grosse Kraft. Bigships souligne que Grosse Kraft n'a pu achever aucune étape du Contrat de Sous-Traitance et que, s'agissant d'un contrat sous la modalité "*turn key*", elle ne remplit pas ses obligations contractuelles tant que le navire n'est pas livré prêt à naviguer. Des négociations se déroulent pendant plusieurs semaines, sans aboutir à aucun résultat.
24. Le 15 juillet 2014, Bigships porte le litige devant le Juge de première instance n°13 de Dubris en Albion afin d'obtenir la résiliation du Contrat de Sous-Traitance pour faute en vertu de la Clause P et l'obtention de dommages et intérêts. Bigships explique choisir cette option car le système de prévision océanographique, bien qu'il puisse être

utilisé à des fins de recherche, est une technologie hautement sensible qui peut aussi être utilisée à des fins militaires. Or, une loi de l'Etat d'Albion en date du 3 mai 2009 interdit aux ressortissants, personnes physiques et morales, de soumettre à un arbitrage international un litige en lien avec la vente de technologie pouvant être utilisée à des fins militaires. En toute hypothèse, elle considère que le Contrat viole la loi du 15 février 2014 interdisant la vente de matériel militaire à la Thalassocratia. Grosse Kraft refuse de comparaître devant les tribunaux de Dubris.

25. De son côté, le 1^{er} août 2014, Grosse Kraft initie un arbitrage devant la Cour internationale d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale (ci-après la « CCI ») à Paris.
26. Bigships conteste la compétence du tribunal arbitral étant donné qu'il a choisi, en vertu de la Clause P du Contrat de Sous-Traitance, de porter le litige devant les juridictions de Dubris.
27. Le Ministère a été tenu informé par Bigships des problèmes entre elle et Grosse Kraft, et des procédures qui ont été ouvertes. Le Ministère est intervenant volontaire dans la procédure devant le Juge de Dubris car, vu l'importance du Vergniaud pour la Thalassocratia, il souhaite savoir exactement ce qui se dit et ce qui va se décider. Le Ministère voudrait également pouvoir intervenir, d'une manière ou d'une autre, dans la procédure d'arbitrage, étant donné que le Contrat de Sous-Traitance fait partie, selon lui, d'un seul et même ensemble contractuel avec le Contrat de Rénovation qu'il a signé avec Bigships. Par ailleurs, vu le caractère sensible de la transaction, il serait important pour le Ministère que ce litige soit traité de la manière la plus confidentielle possible. Bigships s'engage auprès du Ministère à faire valoir ces inquiétudes devant le tribunal arbitral.
28. Dans sa demande d'arbitrage devant la CCI, Grosse Kraft sollicite en substance¹ du tribunal qu'il :
 - se déclare compétent ;
 - juge que Grosse Kraft n'est pas responsable des retards pris, prononce la résiliation du Contrat de Sous-Traitance aux torts exclusifs de Bigships et condamne cette dernière à la réparation de tous préjudices, en ce compris l'atteinte à la réputation ;
 - ordonne si besoin une mesure d'expertise afin d'établir l'impossibilité d'achever les travaux faute de livraison de l'ingénierie basique.

¹ Cette liste n'est pas limitative. Les équipes pourront ajouter d'autres demandes ou les formuler

29. Bigships, dans sa réponse à la demande d'arbitrage déposée devant la CCI le 1^{er} septembre 2014, demande en substance² au tribunal qu'il :
- se déclare incompétent ;
 - subsidiairement, juge que la loi d'embargo est applicable et constate la nullité du Contrat de Sous-Traitance ;
 - constate la responsabilité de Grosse Kraft dans l'ensemble des retards ;
 - ordonne si besoin une mesure d'expertise afin de constater la livraison effective de toute l'ingénierie basique nécessaire pour accomplir les travaux de rénovation du Vergniaud ;
 - condamne Grosse Kraft à rembourser les sommes qui lui ont été versées, majorées des intérêts ainsi que la réparation de tous préjudices subis, en ce compris l'atteinte à la réputation.
30. Chacune des parties a eu recours à un expert. Grosse Kraft a consulté M. Poséidon Souquer, ingénieur navapolien et professeur titulaire à l'Université nationale de Navapolis. Dans son rapport, M. Souquer affirme que les changements constants introduits par Bigships dans la documentation fournie à Grosse Kraft ont eu pour effet que l'ingénierie de détail n'a jamais pu être finie. Selon lui, la documentation examinée ne permet, en aucun cas d'arriver au stade de « bon pour construction ». Sans réaliser aucune quantification dans son rapport, M. Souquer considère que les arguments mentionnés par Grosse Kraft dans sa lettre du 3 mai 2014 sont justifiés. En particulier, il estime que les changements de puissance des transformateurs et des charges supportées pour les tableaux oblige non seulement à recalculer toute l'équation électrique du navire (ce qui rend inutiles tous les calculs précédents) mais aussi oblige à changer toute la prévision relative aux matériaux. En effet, écrit M. Souquer, il est évident que le changement des puissances exige l'utilisation des fils de différent calibre, ainsi que différents claviers et des nouveaux designs pour les tableaux. Au surplus, toutes ces modifications sont particulièrement difficiles à introduire dans un bateau dont la structure est limitée et non susceptible de grandes variations, à la différence de ce qu'il est possible de faire dans un bâtiment par exemple.
31. Bigships, de son côté, a consulté Mme Clotilde Lesartimuses, ingénieur en retraite de la marine militaire de Navapolis qui est arrivée à des conclusions diamétralement opposées à celles de M. Souquer. Selon Mme Lesartimuses tout ce que peut être considéré comme faisant partie de l'ingénierie basique a été donné à Grosse Kraft

² Cette liste n'est pas limitative. Les équipes pourront ajouter d'autres demandes ou les formuler autrement.

dans les premiers mois de 2013 et les changements de puissance introduits après sont tout à fait habituels dans n'importe quel travail d'installation électrique. Même en acceptant que certaines des modifications puissent obliger à l'utilisation de fils différents ainsi qu'à l'adaptation du design de certains tableaux, la somme exigée par Grosse Kraft est clairement exorbitante, relève Mme Lesartimuses. Selon ses propres calculs, qu'elle considère comme reflétant déjà la fourchette haute, la somme maximale que pourrait exiger Grosse Kraft serait de 2 234 078 euros. Mme Lesartimuses ajoute que de toutes les façons, Grosse Kraft n'a jamais démontré (ni même invoqué) avoir déjà acheté les matériaux qui devraient être remplacés à cause des modifications réalisées par Bigships³.

32. Il faut mentionner qu'outre leurs rapports professionnels, les deux ingénieurs entretiennent des relations amicales. Mme Lesartimuses a par ailleurs participé dans le passé à des projets développés par Grosse Kraft.
33. En raison des contradictions entre les rapports des experts des parties, le tribunal arbitral désignera un expert du tribunal, ce qu'ont demandé les deux parties. Cet expert ne comparaitra devant le tribunal arbitral que lors de la Grande Finale (seconde partie de la phase orale). Il sera à cette occasion interrogé par les équipes, selon les modalités qui seront fixées au moment voulu par le tribunal arbitral.
34. Les lois en matière d'arbitrage de la Thalassocratia, de Navapolis et d'Albion sont une transposition de la loi type de la Commission des Nations Unies pour le commerce international (CNUDCI) dans sa version amendée de 2006. Par ailleurs, ils sont tous parties à la Convention de New York du 10 juin 1958 sur la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères et leur droit des contrats est une adoption verbatim des principes UNIDROIT.
35. Lors de la première partie de la phase orale, les équipes plaideront devant un tribunal composé de trois arbitres. La grande finale se tiendra devant un panel de cinq arbitres, en dérogation à l'article 12.1 du règlement de la CCI. Les questions relatives à la composition du tribunal arbitral sont exclues.

³ Les parties doivent se limiter à l'utilisation de ces données, sans ajouter plus de considérations techniques. Le tribunal arbitral considérera que les rapports des experts ont été présentés en tant que documents joints à chaque mémoire mais les équipes ne doivent pas produire ces documents. Toute discussion sur la validité formelle des rapports d'expertise sera exclue.